

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES  
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum  
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum  
24. Juli 2003 (24.07.2003)

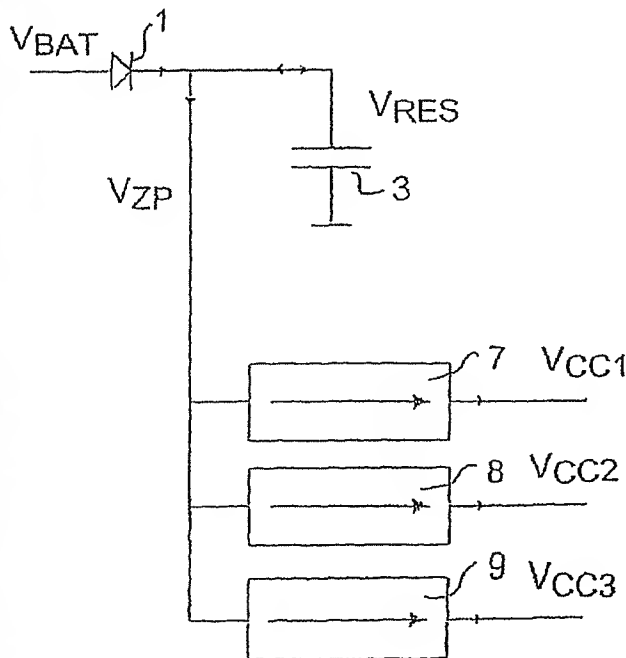
PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
WO 03/059681 A2

- (51) Internationale Patentklassifikation<sup>7</sup>: B60L (72) Erfinder; und  
(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): SCHOU, Frank  
[DE/DE]; Am Oehsenwald 17, 70565 Stuttgart (DE).
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE02/04193
- (22) Internationales Anmeldedatum: 13. November 2002 (13.11.2002) (81) Bestimmungsstaaten (national): JP, US.
- (25) Einreichungssprache: Deutsch (84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE, SK, TR).
- (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch Veröffentlicht:  
— ohne internationalen Recherchenbericht und erneut zu veröffentlichen nach Erhalt des Berichts
- (30) Angaben zur Priorität: 102 01 756.5 18. Januar 2002 (18.01.2002) DE  
Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.
- (71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02 20, 70442 Stuttgart (DE).

(54) Title: CIRCUIT ARRANGEMENT FOR MOMENTARILY MAINTAINING AN INTERNAL OPERATING DIRECT CURRENT VOLTAGE IN THE EVENT OF AN INTERRUPTION IN THE VEHICLE ELECTRICAL SYSTEM POWER SUPPLY VOLTAGE

(54) Bezeichnung: SCHALTUNGSANORDNUNG ZUR KURZZEITIGEN AUFRECHTERHALTUNG WENIGSTENS EINER INTERNEN BETRIEBS-GLEICHSPANNUNG BEIM AUSFALL DER BORDNETZ-VERSORGUNGS-SPANNUNG



(57) Abstract: The invention relates to a circuit arrangement to which the electrical system power supply voltage ( $V_{BAT}$ ) of a motor vehicle is applied. In order to momentarily maintain at least one internal operating direct current voltage ( $V_{cci}$ ) in the event of an interruption in the vehicle electrical system power supply voltage ( $V_{BAT}$ ), said circuit arrangement comprises a power reserve store (3) to which a charging voltage is applied during normal operation. This charging voltage is greater than the at least one internal operating direct current voltage ( $V_{RES}$ ). In the event of an interruption in the vehicle electrical system power supply, said power reserve store releases a reserve voltage ( $V_{RES}$ ) by means of which the operation of at least some of the electronic circuits can be maintained for a limited period of time. The circuit arrangement also comprises at least one step-down controller (7), which steps down the applied input direct current voltage ( $V_{ZP}$ ) to the level of the at least one internal operating direct current voltage ( $V_{cci}$ ). During normal operation, the power supply direct current voltage is applied directly as charging voltage to the power reserve store and as input direct current voltage to the step-down controller.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 03/059681 A2



---

**(57) Zusammenfassung:** Es wird eine Schaltungsanordnung beschrieben, an welche die Bordnetz-Versorgungsspannung ( $V_{BAT}$ ) eines Kraftfahrzeuges angelegt ist und die zur kurzzeitigen Aufrechterhaltung wenigstens einer internen Betriebs-Gleichspannung ( $V_{CC1}$ , ...) bei Ausfällen der Bordnetz-Versorgungsspannung ( $V_{BAT}$ ) einen Energie-Reservespeicher (3), an den im regulären Betrieb eine Ladespannung angelegt ist, die höher als die wenigstens eine interne Betriebs-Gleichspannung ist, und der bei Ausfall der Bordnetz-Versorgungsspannung eine Reservespannung ( $V_{RES}$ ) abgibt, durch die für einen begrenzten Zeitraum der Betrieb zumindest einiger Elektronikschaltungen aufrecht erhalten werden kann, und wenigstens einen Abwärtsregler (7, ...) umfasst, der die angelegte Eingangs-Gleichspannung ( $V_{ZF}$ ) auf die wenigstens eine interne Betriebs-Gleichspannung ( $V_{CC}$ , ...) herunter regelt. Im regulären Betrieb ist die Versorgungs-Gleichspannung sowohl an den Energie-Reservespeicher unmittelbar als Ladespannung als auch an den Abwärtsregler als Eingangs-Gleichspannung angelegt.

- 10 Schaltungsanordnung zur kurzzeitigen Aufrechterhaltung wenig-  
stens einer internen Betriebs-Gleichspannung beim Ausfall der  
Bordnetz-Versorgungsspannung

Die Erfindung geht aus von einer Schaltungsanordnung der im  
15 Oberbegriff von Anspruch 1 genannten Art.

Stand der Technik

Eine zunehmende Anzahl von Elektronikschaltungen im Kraft-  
20 fahrzeugbereich muß auch nach dem Abschalten der Bordnetz-Ver-  
sorgungsspannung oder dem Abriß der Batterie (z. B. bei einem  
Unfall) noch für eine gewisse Zeit (Energiereservezeit) ihren  
vollen oder einen eingeschränkten Funktionsumfang erfüllen  
(Senden von Nachrichten an Telefonmodule für Notruf, auslösen  
25 von Airbags usw.).

Die dafür notwendige Energie wird in heutigen Steuergeräten  
typischerweise in einem Kondensator zwischengespeichert. Gemäß  
der Gleichung  $W = 1/2 C U^2$  ist sie proportional zur Kapazität  
30 C des Kondensators und zum Quadrat der Spannung U. Um die  
Kapazität C des Kondensators möglichst klein zuhalten und um  
eine hohe Energiemenge speichern zu können, wird der Kon-  
densator i. d. R. über einen Aufwärtsregler, der im allgemei-  
nen als Schaltregler ausgebildet ist, auf eine Spannung auf-

geladen, die höher als die Bordnetz-Versorgungsspannung ist.

Im Fall des Verlustes der Versorgungsspannung wird die Energie aus dem Energiereserve-Kondensator über einen (oder mehrere)  
5 Abwärtsregler entnommen, der (oder die) die erforderliche(n) interne(n) Betriebs-Gleichspannung(en) erzeugt (oder erzeugen).

Dies wird im folgenden unter Bezugnahme auf die Figur 1 der  
10 Zeichnung genauer erläutert.

In Figur 1 ist eine aus dem Stand der Technik bekannte Schaltungsanordnung in stark schematisierter Weise wiedergegeben, der an ihrem links in der Figur befindlichen Spannungseingang  
15 über eine Verpolschutzdiode 1 die Bordnetz-Versorgungsspannung  $V_{BAT}$  eines Kraftfahrzeuges zugeführt wird und die an ihrem in der Figur rechts befindlichen Spannungsausgang für die Energieversorgung von nachgeordneten Elektronikschaltungen (nicht dargestellt) eine interne Betriebs-Gleichspannung  $V_{CC}$  abgibt,  
20 die im Regelfall niedriger als die Bordnetz-Versorgungsspannung  $V_{BAT}$  ist.

Um bei einem Ausfall der Bordnetz-Versorgungsspannung  $V_{BAT}$  die interne Betriebs-Gleichspannung  $V_{CC}$  zumindest kurzzeitig soweit  
25 aufrechterhalten zu können, daß wenigstens einige der nachgeordneten Elektronikschaltungen weiterhin einwandfrei arbeiten, umfaßt die bekannte Schaltungsanordnung einen als Kondensator 3 ausgebildeten Energiespeicher, der während des regulären Betriebs auf eine Spannung aufgeladen wird, die deutlich höher als die Bordnetz-Versorgungsspannung  $V_{BAT}$  ist, um  
30 den Kondensator 3 aus Kostengründen möglichst klein zu halten und dennoch in ihm möglichst viel Energie speichern und somit im Notfall einen möglichst langen Zeitraum überbrücken zu können. Um aus der Bordnetz-Versorgungsspannung  $V_{BAT}$  eine we-

sentlich höhere Ladespannung für den Kondensator 3 zu erzeugen, ist zwischen der Verpolschutzdiode 1 und dem Kondensator 3 ein Aufwärtsregler 5 angeordnet, dessen Ausgangsspannung im regulären Betrieb sowohl als Ladespannung für den Kondensator 3 als auch als Eingangs-Gleichspannung  $V_{zp}$  für einen Abwärtsregler 7 dient, der aus ihr die eigentlich benötigte Betriebs-Gleichspannung  $V_{cc}$  erzeugt.

Im Notfall dient dieser Abwärtsregler 7 dazu, aus der vom Kondensator 3 gelieferten, zunächst hohen, dann aber kontinuierlich abnehmenden Reservespannung  $V_{res}$  möglichst lange die Betriebs-Gleichspannung  $V_{cc}$  aufrecht zu erhalten.

Der Abwärtsregler 7 ist Teil einer Regelschleife, die einen (nicht dargestellten) Komparator, der die interne Betriebs-Gleichspannung  $V_{cc}$  mit einem vorgegebenen Sollwert vergleicht, und ein (nicht dargestelltes) Stellglied umfaßt, das ein in Abhängigkeit von der vom Komparator festgestellten Spannungsdifferenz variierendes Steuersignal an den Abwärtsregler 7 liefert.

Für derartige Abwärtsregler sind zwei grundsätzlich unterschiedliche Typen bekannt.

Zum einen kann hier ein Linearregler zum Einsatz kommen, der einen Längstransistor umfaßt, dessen Durchlaßspannung so verändert wird, daß sie gleich der erforderlichen Differenz zwischen der Eingangs-Gleichspannung  $V_{zp}$  und der einzuregelnden internen Betriebs-Gleichspannung  $V_{cc}$  ist. Dieser Vorgang erfolgt sowohl im regulären Betrieb als auch während des Notbetriebes, bei dem dann die Eingangs-Gleichspannung  $V_{zp}$  gleich der zunehmend kleiner werdenden, vom Kondensator 3 abgegebenen Reservespannung  $V_{res}$  ist. Vorteilhaft an einem derartigen Linearregler ist sein einfacher Aufbau, doch besitzt er den

Nachteil, daß er im Notbetrieb zumindest solange einem hohen Leistungsverlust verursacht, solange die Reserve-spannung  $V_{RES}$  wesentlich höher als die einzuregelnde interne Betriebs-Gleichspannung  $V_{CC}$  ist.

5

Alternativ läßt sich hier auch ein Schaltregler verwenden, dessen Längstransistor mit Hilfe von Ansteuerungsimpulsen alternierend völlig durchgesteuert beziehungsweise völlig gesperrt wird. Je nach Höhe der Eingangs-Gleichspannung  $V_{ZP}$  wird  
10 das Tastverhältnis der Ansteuerungsimpulse so variiert, daß sich an einem nachgeschalteten Glättungskondensator die erforderliche interne Betriebs-Gleichspannung  $V_{CC}$  ergibt. Dies ist insbesondere im Notbetrieb von Vorteil, weil die Leistungsverluste unabhängig von der Höhe der Eingangs-Gleichspannung  
15  $V_{ZP} = V_{RES}$  gering bleiben, doch wird dies mit einem wesentlich erhöhten schaltungstechnischen Aufwand erkauft.

Der beim Stand der Technik erforderliche Aufwärtsregler 5 bringt abgesehen vom schaltungstechnischen Aufwand und dem erhöhten Raumbedarf eine Reihe weiterer Nachteile mit sich. So  
20 erfordert er eine schlecht als integrierte Schaltung ausführbare Induktivität und erzeugt zusätzlich Verlustleistung, die den Wirkungsgrad der Anordnung verschlechtert und den Aufwand für die Abfuhr der erzeugten Wärme vergrößert. Auch ver-  
25 schlechert er die EMV-Eigenschaften der Anordnung, da er ihre Abstrahlung vergrößert.

30 Vorteile der Erfindung

Die erfindungsgemäße Schaltungsanordnung mit den Merkmalen des Anspruchs 1 hat den Vorteil, daß bei einem "Hochvolt-Bordnetz" ein Aufwärtsregler völlig entfallen kann. Somit werden

die mit ihm verbundenen Leistungsverluste vermieden und der Wirkungsgrad der Gesamtanordnung erheblich verbessert. Es wird weniger Wärme erzeugt, so daß der zu ihrer Abfuhr erforderliche Aufwand vermindert ist. Die Anordnung ist leicht integrierbar, da sie keine Induktivitäten enthält. Die Abstrahlung von Störsignalen ist vermindert. Durch die Reduzierung der Bauelemente wird eine kleinere Leiterplattenfläche benötigt und die Gesamtkosten werden reduziert.

- 10 Weitere Vorteile der Erfindung werden durch die in den Unteransprüchen angegebenen Maßnahmen erzielt.

#### Zeichnung

- 15 Figur 1 zeigt eine bekannte Schaltungsanordnung zur kurzzeitigen Aufrechterhaltung wenigstens einer internen Betriebs-Gleichspannung für Elektronikschaltungen bei Ausfällen der Bordnetz-Versorgungsspannung eines Kraftfahrzeugs. Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in den Figuren 2 und 3 dargestellt.
- 20 gestellt.

#### Beschreibung

- Bei den in den Figuren 2 und 3 dargestellten erfindungsgemäßen Schaltungsanordnungen werden für Schaltungselemente, die in gleicher Weise auch bei der in Figur 1 gezeigten Anordnung vorhanden sind, die gleichen Bezugszeichen verwendet.

- Jeder der beiden in den Figuren 2 und 3 ebenfalls stark schematisiert wiedergegebenen Schaltungsanordnungen wird über eine Verpolschutzdiode 1 eine Bordnetz-Versorgungsspannung  $V_{BAT}$  zugeführt, die jedoch von einem "Hochvolt-Bordnetz" stammt und beispielsweise 42 V beträgt. Diese Spannung liegt erfindungsgemäß direkt an dem als Energiespeicher dienenden Kon-
- 30

densator 3 an, da wegen ihrer Höhe eine Aufwärts-Transformation nicht erforderlich ist. Wie weiter unten genauer erläutert wird, ist dies auch bei dem in Figur 3 gezeigten Ausführungsbeispiel der Fall.

5

Weiterhin umfaßt jede der beiden in den Figuren 2 und 3 gezeigten Schaltungsanordnungen wenigstens einen Abwärtsregler 7, der aus seiner hohen Eingangs-Gleichspannung  $V_{ZP}$  (die im Notbetrieb gleich der vom Kondensator 3 gelieferten Reserve-  
10 spannung  $V_{RES}$  ist) die wenigstens eine interne Betriebs-Gleichspannung  $V_{CC1}$  erzeugt.

Bei besonders bevorzugten Ausführungsformen können zu diesem wenigstens einen Abwärtsregler 7 weitere Abwärtsregler 8, 9  
15 usw. in der Weise parallel geschaltet sein, daß ihnen im Normalbetrieb die von der Verpolschutzdiode 1 gelieferte Spannung  $V_{ZP}$  und im Notbetrieb die vom Kondensator 3 gelieferte Reserve-  
spannung  $V_{RES}$  (beziehungsweise im Fall der Figur 3 eine hieraus abgeleitete Spannung) als Eingangs-Gleichspannung zugeführt  
20 wird, während sie an ihrem jeweiligen Ausgang eine weitere interne Betriebs-Gleichspannung  $V_{CC2}$ ,  $V_{CC3}$  usw. abgeben, die jeweils einer gesonderten Gruppe von nachgeordneten Elektronik-  
schaltungen zur Energieversorgung dient. Dabei können die einzelnen internen Betriebs-Gleichspannungen  $V_{CC1}$  bis  $V_{CC3}$  glei-  
25 che und/oder unterschiedliche Werte besitzen.

Auch hier ist jeder der gezeigten Abwärtsregler 7 bis 9 Teil einer Regelschleife, wie dies oben unter Bezugnahme auf Figur 1 bereits erläutert wurde.

30

Das Ausführungsbeispiel gemäß Figur 3 unterscheidet sich von dem aus Figur 2, bei welchem die vom Kondensator 3 abgegebene Reservespannung  $V_{RES}$  direkt an den oder die Abwärtsregler 7 bis 9 angelegt ist, dadurch, daß hier zusätzlich zu dem oder den



Abwärtsreglern 7 bis 9 ein vorgeschalteter Abwärtsregler 11 vorgesehen ist, der sich zwischen dem Ausgang der Verpolschutzdiode 1 und dem Kondensator 3 befindet. Dieser vorgeschaltete Abwärtsregler 11 ist so ausgebildet, daß er im regulären Betrieb die von der Verpolschutzdiode 1 kommende Spannung unverändert, d. h. insbesondere ohne Hochtransformation an den Kondensator 3 legt, wie dies durch den gestrichelten Pfeil F angedeutet ist. Im Notbetrieb regelt dieser Abwärtsregler die vom Kondensator 3 abgegebene, fortschreitend absinkende Reservespannung  $V_{RES}$  dagegen soweit nach unten, daß die dem wenigstens einen Abwärtsregler 7 beziehungsweise den mehreren Abwärtsreglern 7 bis 9 zugeführte Eingangs-Gleichspannung  $V_z$  ständig nur geringfügig über der größten noch erzeugbaren Betriebs-Gleichspannung  $V_{CC1}$  bis  $V_{CC3}$  liegt.

Dies hat den großen Vorteil, daß nur der vorgeschaltete Abwärtsregler 11 als vergleichsweise aufwendiger Schaltregler ausgebildet werden muß, während der oder die nachgeordneten Abwärtsregler 7 bis 9 von einfachen und kostengünstigen Linearreglern gebildet werden können, an denen wegen der im Notfall durch den vorgeschalteten Abwärtsregler 11 bewirkten, geringen Spannungs differenzen zwischen ihren Ein- und Ausgängen keine großen Leistungsverluste entstehen, wodurch eine optimale Nutzung der im Kondensator 3 gespeicherten Reserveenergie möglich wird.

Im regulären Betrieb bleibt der vorgeschaltete Abwärtsregler 11 in Abwärtsrichtung völlig gesperrt und in Aufwärtsrichtung, d. h. von der Verpolschutzdiode 1 zum Kondensator 3 hin völlig geöffnet. Dies bietet den besonderen Vorteil, daß besonders hohe Ladungsmengen, die dem Kondensator 3 durch im Bordnetz auftretende Spannungsüberhöhungen zugeführt werden, zumindest solange erhalten bleiben, solange sich der Kondensator 3 nicht durch parasitäre Kriechströme auf den regulären Wert der von

der Verpolschutzdiode 1 kommenden Spannung entladen hat. In den Fällen, in welchen sich ein Ausfall der Bordnetz-Versorgungsspannung  $V_{BAT}$  innerhalb eines kurzen Zeitabstandes nach dem Auftreten einer Spannungsüberhöhung ereignet, steht dann  
5 eine besonders hohe und lang anhaltende Energiereserve zur Verfügung.

5

10 Schaltungsanordnung zur kurzzeitigen Aufrechterhaltung wenig-  
stens einer internen Betriebs-Gleichspannung beim Ausfall der  
Bordnetz-Versorgungsspannung

15 Bezugszeichenliste

- |              |  |
|--------------|--|
| 1            | Verpolschutzdiode                          |
| 3            | Energiespeicher                            |
| 20 5         | Aufwärtsregler                             |
| 7            | Abwärtsregler                              |
| 8            | Abwärtsregler                              |
| 9            | Abwärtsregler                              |
| 11           | vorgeschalteter Abwärtsregler              |
| 25 $V_{BAT}$ | Bordnetz-Versorgungsspannung               |
| $V_{CC}$     | allgemeine interne Betriebs-Gleichspannung |
| $V_{CC1}$    | erste interne Betriebs-Gleichspannung      |
| $V_{CC2}$    | zweite interne Betriebs-Gleichspannung     |
| $V_{CC3}$    | dritte interne Betriebs-Gleichspannung     |
| 30 $V_{RES}$ | Reservespannung                            |
| $V_{ZP}$     | Eingangs-Gleichspannung                    |

5

10 Schaltungsanordnung zur kurzzeitigen Aufrechterhaltung wenig-  
stens einer internen Betriebs-Gleichspannung beim Ausfall der  
Bordnetz-Versorgungsspannung

15 Patentansprüche

1. Schaltungsanordnung, an welche die Bordnetz-Versorgungs-  
spannung ( $V_{BAT}$ ) eines Kraftfahrzeuges angelegt ist und die  
zur kurzzeitigen Aufrechterhaltung wenigstens einer inter-  
nen Betriebs-Gleichspannung ( $V_{CC1}, \dots$ ) für Elektronikschaltun-  
gen bei Ausfällen der Bordnetz-Versorgungsspannung ( $V_{BAT}$ )  
20 folgende Bestandteile umfaßt:  
einen Energie-Reservespeicher (3), an den im regulären Be-  
trieb eine Ladespannung angelegt ist, die höher als die  
wenigstens eine interne Betriebs-Gleichspannung ( $V_{CC1}, \dots$ )  
25 ist, und der bei Ausfall der Bordnetz-Versorgungsspannung  
( $V_{BAT}$ ) eine Reservespannung ( $V_{RES}$ ) abgibt, mit deren Hilfe  
für einen begrenzten Zeitraum der Betrieb zumindest einiger  
Elektronikschaltungen aufrecht erhalten werden kann  
30 (Notbetrieb), und  
wenigstens einen Abwärtsregler (7, ...), der die an ihn an-  
gelegte Eingangs-Gleichspannung ( $V_{ZP}$ ) auf die wenigstens  
eine interne Betriebs-Gleichspannung ( $V_{CC1}, \dots$ ) herunter re-  
gelt,

dadurch gekennzeichnet, daß im regulären Betrieb die Versorgungsgleichspannung sowohl an den Energie-Reservespeicher (3) unmittelbar als Ladespannung als auch an den Abwärtsregler (7,...) als Eingangs-Gleichspannung ( $V_{zp}$ ) angelegt ist.

2. Schaltungsanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß im Notfall an den wenigstens einen Abwärtsregler (7,...) die vom Energie-Reservespeicher abgegebene Reservespannung ( $V_{RES}$ ) als Eingangs-Gleichspannung ( $V_{zp}$ ) direkt angelegt ist.

3. Schaltungsanordnung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die vom Energie-Reservespeicher (3) abgegebenen Reservespannung ( $V_{RES}$ ) an einen vorgeschalteten Abwärtsregler (11) angelegt ist, der aus ihr die Eingangs-Gleichspannung ( $V_{zp}$ ) für den wenigstens einen Abwärtsregler (7,...) ableitet.

4. Schaltungsanordnung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der vorgeschaltete Abwärtsregler (11) ein Schaltregler, und der wenigstens eine Abwärtsregler (7,...), der die wenigstens eine interne Betriebsspannung ( $V_{cc1}, \dots$ ) abgibt, ein Linearregler ist.

5. Schaltungsanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß sie zur Aufrechterhaltung mehrerer interner Betriebs-Gleichspannungen ( $V_{cc1}$ ,  $V_{cc2}$ ,  $V_{cc3}, \dots$ ) mehrere Abwärtsregler (7, 8, 9) umfaßt, an die im regulären Betrieb die Versorgungsgleichspannung als Eingangs-Gleichspannung ( $V_{zp}$ ) angelegt ist, die jeder von ihnen auf jeweils eine der mehreren internen Betriebs-Gleichspannungen ( $V_{cc1}$ ,  $V_{cc2}$ ,  $V_{cc3}, \dots$ ) für jeweils eine Gruppe von Elektronikschaltungen

herunterregelt.

6. Schaltungsanordnung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß im Notfall an die mehreren Abwärtsregler (7, 8, 9) die vom Energie-Reservespeicher (3) abgegebene Reserve-  
spannung ( $V_{RES}$ ) als Eingangs-Gleichspannung ( $V_{ZF}$ ) direkt angelegt ist.
7. Schaltungsanordnung nach Anspruch 4 oder 5, dadurch gekennzeichnet, daß die vom Energie-Reservespeicher (3) abgegebenen Reservespannung ( $V_{RES}$ ) an einen vorgeschalteten Abwärtsregler (11) angelegt ist, der aus ihr die Eingangs-Gleichspannung ( $V_{ZF}$ ) für die mehreren Abwärtsregler (7, 8, 9) ableitet.
8. Schaltungsanordnung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß der vorgeschaltete Abwärtsregler (11) ein Schaltregler ist und die mehreren Abwärtsregler (7, 8, 9), welche die mehreren internen Betriebs-Gleichspannungen ( $V_{CC1}$ ,  $V_{CC2}$ ,  $V_{CC3}$ , ...) abgeben, Linearregler sind.
9. Schaltungsanordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Energie-Reservespeicher (3) ein Kondensator ist.

